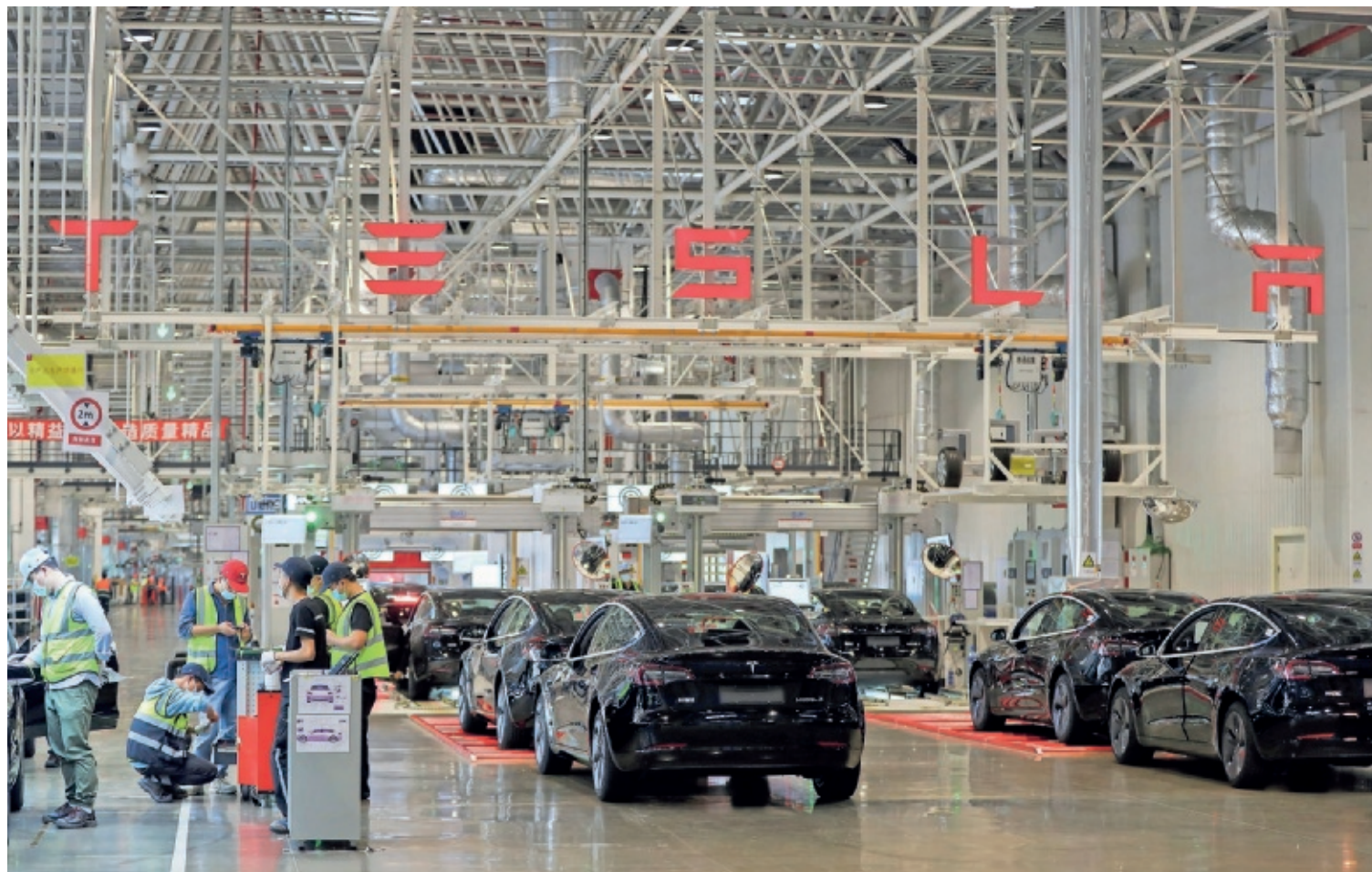


# China, el rey de las gigafactorías

Las fábricas de baterías para los coches eléctricos proliferan por el planeta. El gigante asiático encabeza la carrera por liderar esta industria en la que EE UU y Europa se han quedado rezagados



Los operarios trabajan en la gigafábrica de Tesla en Shanghai (China). XINHUA/DING TING

POR ÓSCAR GRANADOS

**E**lon Musk tiene la magia (o, más bien, el poder económico) para cambiar a su antojo lo que le venga en gana en este mundo. Lo ha hecho con Twitter, ahora llamado X, después de que el magnate comprara la red social y se cargara así una terminología que, como pocas marcas, se había hecho de todo un vocabulario (tuitear, tuitero, tuit), incluido ya en los diccionarios de distintas lenguas.

Pero así como ha destruido algunas ideas, ha creado también otras: en 2014, popularizó el término gigafactoría para hablar del primer macroyecto de Tesla de fábrica de baterías para los vehículos eléctricos. Hoy, el concepto lo abraza toda una industria, que se expande con fuerza, sobre todo en China, que es y seguirá siendo el centro dominante de producción, dejando fuera de juego a Estados Unidos y a Europa.

Actualmente, 240 gigafactorías (o conocidas también como megafactorías) están en funcionamiento en todo el mundo, y se proyecta que esta cifra se eleve a más de 400 para 2030, según Benchmark Mineral Intelligence, proveedor de información especializado en la cadena de suminis-

tro de baterías de iones de litio a vehículos eléctricos.

El 82% de la capacidad de estas fábricas ahora se concentra en China, debido a una expansión brutal del vehículo eléctrico, que se ha beneficiado de un plan de subsidios de 11 años, que ha terminado en 2022, pero que algunas localidades han conseguido mantener en forma de devoluciones de impuestos. Allí (donde el auto enchufable más comercializado vale unos 5.000 dólares) se han vendido más de 3,4 millones de unidades en la primera mitad del año, superando con creces el total combinado de Europa (1,5 millones) y Estados Unidos (815.000), según con los datos de Canalys, proveedor de tecnología.

Las ayudas, sin embargo, no han sido lo único que ha tirado del carro en el gigante asiático, que alberga a siete de los diez mayores fabricantes, con la empresa CATL (Contemporary Amperex Technology) a la cabeza. “El mercado automotor chino ha podido aprovechar su gran industria manufacturera y minera existente en cuanto al uso de materias primas, así como al desarrollo de una mano de obra especializada en baterías”, dice Anya Sidhu, analista de precios en Benchmark Mineral Intelligence.

“La iniciativa china de la Ruta de la Seda también permitió

**Actualmente existen 240 plantas en el mundo y para 2030 se prevé llegar a 400**

**Las ventas de vehículos enchufables en China duplican de largo las del mercado americano**

**Con 36 instalaciones en marcha, se espera que la UE importe el 15% de su demanda de baterías**

al país expandir su acceso a depósitos de materiales extranjeros. Mientras, Europa y Estados Unidos se rezagaron”, añade la experta. Y en el futuro seguirán en desventaja. Para 2030 se espera que estén en funcionamiento unas 291 gigafactorías en China (150 de ellas en solo cinco de sus 23 provincias). Estados Unidos —gracias a Ley para la Reducción de la Inflación (IRA, por sus siglas en inglés), que incluye reembolsos y créditos fiscales para la adquisición de vehículos enchufables— tendrá 38 fábricas en operación en los próximos seis años.

En el Viejo Continente estarán en funcionamiento 36, con un importante despliegue en Polonia, Hungría, Alemania y Francia. En España, hasta el momento solo hay dos proyectos en el horizonte: el de la empresa china Envision AESC, en Navalmoral de la Mata, Cáceres, y el planeado por Volkswagen, en Sagunto, Valencia. España tiene actualmente 70 GWh en el horizonte hasta 2030, con solo dos gigafábricas anunciadas.

“Mientras que en Europa y Estados Unidos se escribían informes sobre la llegada y el impacto de la movilidad sostenible, en China se ponían recursos para hacer realidad la idea”, dice Pedro Palandrani, director de in-

vestigación en Global X ETFs, un proveedor de fondos cotizados en Bolsa con sede en Nueva York. “China demostró una voluntad de desarrollar sus industrias de vehículos eléctricos y baterías antes que otros países, y esta ventaja del primer movimiento condujo a la dominación del mercado”, resalta este experto.

Tal y como están las cosas ahora, se espera que la Unión Europea necesite importar el 15% de su demanda de baterías de litio para 2030, indican desde la Asociación de Fabricantes Europeos de Baterías para Automoción e Industriales (Eurobat). “El continente comenzó a desarrollar su propia estrategia alrededor del año 2017, con el lanzamiento de la Alianza Europea de Baterías. Pero vale la pena señalar que se han estado haciendo esfuerzos concertados para ponerse al día y cerrar la brecha”, afirma la asociación vía correo electrónico.

La industria de las gigafactorías va a desempeñar un papel estratégico, económico y geopolítico en los próximos años, debido al peso que se espera que tenga el sector del almacenamiento en la transición energética y la electrificación de la industria y la movilidad prevista, comenta Iñigo Careaga, responsable de Estrategia de CIC energiGUNE, el centro de investigación para almacenamiento de energía electroquímica y térmica del País Vasco. “Los países o regiones que lideren la producción de baterías (o sus materias primas) tendrán una ventaja significativa, ya que controlarían un recurso esencial para las tecnologías del futuro”, recalca.

## Riesgos

Y si bien los países europeos han estado invirtiendo en la construcción o ampliación de gigafactorías, cualquier proyecto industrial a gran escala cuenta con desafíos y riesgos. Por un lado, están los financieros, explican desde Eurobat. “Son intensivos en capital y, por lo tanto, propensos a múltiples dificultades para obtener financiación. Los cambios en las condiciones económicas pueden tambalear su viabilidad”, indican. Aunado a ello están las tensiones geopolíticas, las disputas comerciales o las modificaciones en las relaciones internacionales, que pueden afectar el movimiento de bienes y materiales a través de las fronteras. “La Unión Europea está importando un número considerable de materias primas de terceros países, y llevará tiempo lograr la autonomía estratégica”, dicen en el lobby europeo.

La competencia global también incide, pues algunas empresas productoras pueden optar por un destino fuera de Europa donde sea más barato el desarrollo de estos proyectos. “En la UE, hemos decidido producir las baterías más sostenibles y de mejor calidad; tenemos que mantener estas normas cuando otros mercados quieran vender aquí”, subraya Eurobat.